

Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920-2000) - Teil 1

Rudolph, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rudolph, W. (2006). Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920-2000) - Teil 1. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 29, 247-266. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59682-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SOZIALGESCHICHTE DER SCHIFFFAHRT

► WOLFGANG RUDOLPH

Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920–2000) – Teil 1

In dieser Abhandlung werden Grundzüge der neuzeitlichen maritimen Kulturentwicklung im südlichen und östlichen Ostseeraum (von der Danziger Bucht bis zur Newamündung) beschrieben. Aus der Zeit zwischen 1920 und 2000 kommen in periodischer Abfolge die Entwicklungen von Ethno- und Infrastruktur, Küstenfischerei, Küstenschifffahrt, Hafenbetrieb sowie Seebäderwesen/Seetouristik zur Darstellung.

Kaschubische Strandregion und Frisches Haff

Der um 1900 gelegentlich noch mit Leidenschaft geführte Meinungsstreit, ob die Ostseeküste zwischen der Leba- und der Weichselmündung kaschubisch oder polnisch besiedelt wäre, spielt heute kaum noch eine Rolle. Das dort gemeinsam erlittene Leid während der Hitler-Okkupation mag dazu wohl am stärksten beigetragen haben. Es dürfte Achselzucken auslösen, wenn man fragen wollte, ob ein Kutterkapitän von der Halbinsel Hel oder ein Hafenmeister vom Frischen Haff ein Kaschube oder ein Pole ist, ebenso wie man sich nunmehr ohne Zorn daran erinnert, dass hier früher am selben Strand und in denselben Häfen auch Deutsche lebten und arbeiteten.

In dieser Region datiert die Entwicklung einer modernen maritimen Kultur seit dem Jahre 1920 – nach der formellen Übergabe eines erheblichen Teils jener Küste an die Republik Polen. Zuvor dürfte in Deutschland wie auch in den skandinavischen Ostsee-Anrainerstaaten die Landschaft zwischen dem Leba-See und der Weichselmündung wohl als eine Art »terra incognita« betrachtet worden sein. Gewiss kannte man die alten Hafenstädte Danzig und Elbing, doch jene Fischerdörfer, deren Namen so seltsam klangen wie Klucken und Rowe, Rewa und Heisternest, lagen im Abseits. Am ostwärts benachbarten Frischen Haff war die Situation nur geringfügig anders: Orte wie Bodenwinkel oder Tolkemit waren wohl nur wenigen Menschen im »Reich« bekannt, und von Moderne war an jenen Plätzen nichts zu spüren.

Am Kaschubenstrand wurde der neuzeitliche Kulturwandel zuerst im Bereich der Infrastruktur erkennbar, beispielsweise mit dem Bau der Eisenbahnstrecke von Puck (Putzig) nach Hel (Hela) im Jahre 1922, dem dann etwas später die »Überland«-Elektrifizierung sowie der Bau asphaltierter Chausseen und örtlicher Wasserwerke folgte. 1921 hatten die polnischen Schifffahrtsbehörden auch bereits den Bau der großzügig geplanten Hafenanlage beim Fischerdorf Gdynia eingeleitet. Weitere Hafenbauten schlossen sich in Hel, Jastarnia (Heisternest) und – ab 1938 – in Władysławowo (Großendorf) an. Ausgeführt wurden sie von dänischen, belgischen und deutschen Firmen, finanziert von Frankreich und den USA.¹ Aber auch neue Badeorte wur-

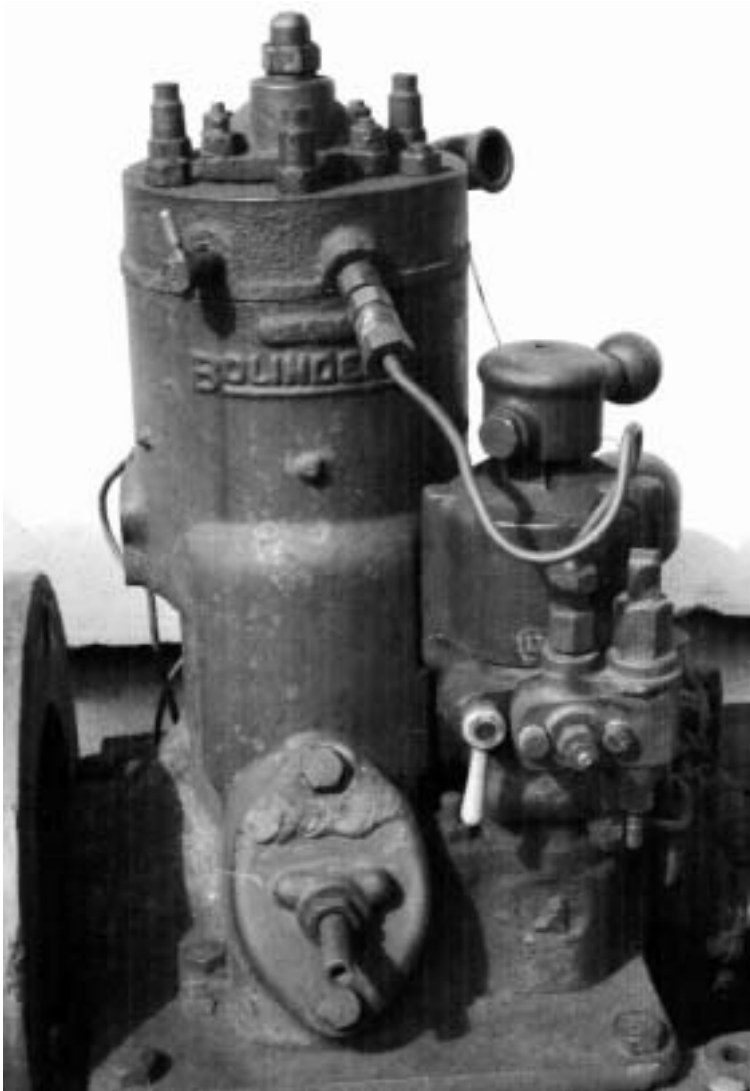


Abb. 1 Einer der ältesten auf Hela verwendeten Bootsmotoren (Fabrikat Bolinder) im Museum der Schiffswerft Stryk in Jastarnia. (Bildautoren dieses Beitrages: Edmund Kamiński, Alan Hjorth Rasmussen, Wolfgang Rudolph)

den seinerzeit gegründet: zuerst Jurata (1928) auf der Halbinsel Hel, danach Jastrzębia Góra (Habichtsborg) 1934 am Rixhöft.

Bei der Küstenfischerei, dem damals dort wichtigsten Seewirtschaftszweig dieser Region, begann – als erstes Anzeichen von Novationen – die Motorisierung der ungedeckten Strandboote ebenfalls Mitte der 1920er Jahre, und zwar mit kleinen Glühkopfmotoren schwedischer und dänischer Fabrikate. 1925 registrierte die Fischerei-Aufsichtsbehörde 81 Motorboote in der Region, 1928 bereits 108. Die frühe Technisierung des Betriebs wurde von dem 1929 gegründeten staatlichen Forschungsinstitut für Seefischerei (MIR) in Gdynia sachkundig unterstützt, das 1931 auch bei der Gründung des ersten polnischen Hochseefischereibetriebs mithalf. Gefischt wurde von dieser polnisch-niederländischen Gemeinschaftsreederei im Nordatlantik, während die Fischverarbeitung in Gdynia erfolgte. Diese neuartige Fernfischerei, aber auch die Vorbildwirkung des bereits seit längerem betriebenen Fischfangs mit Kuttern aus den nachbarlich gele-



Abb. 2 Strandboot aus Mechelinki, mit Bildschmuck an der Motorhaube.

genen deutschen Häfen Hinterpommerns (Kolberg, Rügenwalde, Stolpmünde und Leba) sowie Ostpreußens (Pillau, Neukuhren und Memel) veranlassten einige kaschubische Fischer, sich zu Beginn der 1930er Jahre in Gdynia gedeckte Kutter von 13 m Länge bauen zu lassen und mit ihnen »echte« Seefischerei zu betreiben.²

Als dritter Seewirtschaftszweig erlebte die kaschubische Frachtsegelei, deren Anfänge um 1900 datieren und von Putzig ausgegangen sind, dank des allgemeinen Baubooms eine rasche, aber nur kurze Blüte. Begrenzt war diese Entwicklung auf die drei Orte Puck, Rewa und Mechelinki. Die dort beheimateten Frachtschuten waren – auch nach der Motorisierung einiger dieser Fahrzeuge – kein ökonomischer Faktor von Bedeutung. Doch für die maritime Regionalkultur spielten sie eine erhebliche Rolle, nämlich als sowohl schifffahrtsamtlich wie auch kirchlich anerkannte Verkehrsmittel für die in der Helabucht ansässige seefahrende Bevölkerung an den beiden Tagen der Wallfahrten zum Bild der Madonna von Swarzewo (Schwarzau): *150 Personen und mehr fanden auf jedem der Segler Platz. Waren alle eingebootet, so gingen die Schiffe ankerauf und setzten ihre Segel zu der nur 9 Seemeilen langen Reise. Alle waren mit Flaggen und mit Grünem geschmückt ... Es muß von dem etwa 30 m hohen Ufer bei Schwarzau ein unvergeßlicher Anblick gewesen sein, die zehn oder fünfzehn Segelschiffe in den innersten Winkel der Putziger Wiek einsteuern zu sehen.*³

Der Beginn einer entsprechenden neuzeitlichen Entwicklung von Fischerei und Küsten-Frachtfahrt lässt sich in der an die Kaschubenstrände gen Osten hin anschließenden Teilregion des Frischen Haffs nur unter Schwierigkeiten präzise datieren. Wohl gab es auch dort Ereignisse, die möglicherweise als Anstöße zu einer modernen maritimen Entwicklung betrachtet wer-

den können: Da wären zum einen die Elbinger Dampfmaschinen- und Eisenschiffbauindustrie (von Schichau, ab 1837) zu nennen sowie der nahezu zeitgleiche Beginn des Seebadebetriebs in Kahlberg, verbunden mit der Tourendampferfahrt zwischen Elbing, Frauenburg und Kahlberg (1843). Etwas später datieren die für den Landhandel wichtigen Hafenbauten in Tolkemit (1864), Frauenburg und Braunsberg sowie noch etwas später die Inbetriebnahme der Haffufer-Eisenbahn (1914) zwischen Elbing und Königsberg. Auf dem Papier sieht das zwar recht passabel aus, doch die herben Realitäten in den Uferdörfern und auf dem Haff zeigten ein anderes Bild, das sogar »Ihre Majestät«, die deutsche Kaiserin, während eines Badebesuchs in Kahlberg (1906) schockiert hat. Hungernde Kinder, dörfliches Wohnelend und ungenießbares Trinkwasser passten nicht in das Bild einer Landschaftsidylle. Auch der noch »aus grauer Vorzeit« stammende Sandweg der Postroute entsprach nicht den höfischen Vorstellungen.

Eine Königsberger Dissertation von 1938 dokumentiert, dass sich an den Verhältnissen auch drei Jahrzehnte später nichts Wesentliches verändert hatte. Die Fischerei auf dem Frischen Haff brachte keine schlechten Fangergebnisse, doch das Verbot der Verwendung von Bootsmotoren reizte die davon Betroffenen nicht zum Erproben neuer Techniken und mithin auch nicht zur Ausweitung ihrer Fangreviere auf den Außenstrand oder gar auf die offene See. So lässt sich diese Teilregion bis fast zur Mitte des 20. Jahrhunderts nur als – gewiss sehr interessantes – Reliktrevier der damals letzten, unter gewaltigen Rahsegehn dahindriftenden Netzboote von Bodenwinkel sowie der segelnden Tolkemiter Frachtlommen beschreiben.⁴

Neben der Fischerei und der Kleinschiffahrt gehören seit dem 19. Jahrhundert auch der Badebetrieb und die Seetouristik zu den ökonomischen »Standbeinen« der maritimen Kultur. Damit sah es allerdings in der eben abgehandelten Periode beim Küstenabschnitt zwischen Kaschubenstrand und Frischem Haff nicht so interessant aus wie damals schon auf Rügen und Usedom oder in Mecklenburg. Es fehlten – von Zoppot und Kahlberg abgesehen – die vielen kleinen und mittelgroßen Badeorte mit ihrer Zimmervermietung im Fischerhaus oder in einer der »Pensionen«, mit ihren getrennt angelegten Damen- und Herrenbadeanstalten, den Strandfotografen, den Strandburgen-Wettbewerben und den »Stundenfahrten in See« mit Fischerbooten. Dergleichen Betriebsamkeit hatte hier damals erst zögerlich angefangen, wobei es aber von Wichtigkeit war, dass ein solcher Beginn eines Strukturwandels von der heimischen Bevölkerung angenommen wurde.

In derselben Ostseeküstenregion zwischen Helabucht und Frischer Nehrung, in der am 1. September 1939 die Kampfhandlungen des Zweiten Weltkrieges begonnen hatten, endeten diese am 9. Mai 1945. Nachdem ein Vierteljahr später die Staatsgrenzen neu gezogen und etwas später auch die deutschen und polnischen Tragödien der Vertreibung und Zwangsumsiedlung zu einem gewissen Abschluss gelangt waren, begannen der Wiederaufbau des sinnlos Zerstörten und die lebensnotwendige Alltagsarbeit mit dem verbliebenen Restbestand an Überliefertem. An den Außenstränden wie auch in der Helabucht und auf dem Haff fischte man wie zuvor mit offenen hölzernen Ruder- und Segelbooten. Mit der notwendigen Motorisierung der Fahrzeuge sah es anfangs jedoch schlecht aus. Dieser Fortschritt kam hier erst wieder in Schwung, als 1954 die Maschinenfabrik in Puck die ersten im Nachkriegspolen gefertigten 10-PS-Bootsdiesel auszuliefern begann. Als nächste Novation in der Fischerei kam dann ab Anfang der 1960er Jahre das Fanggeschirr aus synthetischen Fasern zum Einsatz – zunächst noch illegal beschafft von Berufskollegen aus Deutschland, Dänemark und Schweden, meist Verwandten, die sich dort nach der Vertreibung angesiedelt hatten. Aus derselben Quelle besorgte man sich auch die erste orangefarbene Kunststoff-Arbeitsbekleidung; die ersten Plastik-Fischkisten dürften auf gleiche

Rechts Abb. 3 Karte der Ostseeküste von der kaschubischen Strandregion bis zu den litauischen Stränden. (Grafik: Andreas Freidank)



Weise hierher gekommen sein. Massenhaft »schwarz« besorgt wurde seinerzeit aber auch anderes Gebrauchsmaterial, und zwar aus den Lagern der Werftindustrie von Gdynia und Gdańsk: beispielsweise Stahlrohre für den Eigenbau von Windenböcken, um mit deren Hilfe die offenen Boote auf den Strand ziehen zu können, und später von Stahlblechplatten zwecks Schweißung von Kleinfahrzeugen für den Fischfang in Ufernähe.

Nach Ansicht aller unserer Auskunftgeber waren Polens Küstenfischer nach 1945 nicht in so starkem Maße einem staatlichen Druck in Richtung auf eine Kollektivierung ausgesetzt wie ihre Berufskollegen im benachbarten Vorpommern und Mecklenburg, wo bereits ab 1949 zwei »volkseigene« Fischkombinate hart gegen die Einzelfänger sowie gegen die uralt-traditionellen Partnerschaften, »Kommünen« genannt, konkurrierten. Die polnische Regierung förderte hauptsächlich die bereits vor dem Kriege existierende Hochseefischerei, zum Beispiel das 1955 gegründete Kombinat in Władysławowo, dessen (in Ustka gebaute) Stahlkutter von etwa 25 m Länge auch in der Nordsee operierten. Sie waren ausgerüstet mit nautischer Elektronik, die dem damaligen Stand der Technik entsprach: mit Echolot, Fischfinder, Sprechfunk und Radar. Der Betrieb besorgte nicht nur den Fang und die Verarbeitung, sondern kümmerte sich auch um die kulturelle Freizeitgestaltung der Mitarbeiter. Das 1957 fertiggestellte »Haus der Fischer« gilt der Bevölkerung des kaschubischen Küstenabschnitts noch immer als Wahrzeichen ihrer litoralen Eigenheit.

Anders sah es damals auf dem Sektor der Küstenschifffahrt aus. Mit mehr als tausend Wracks aller Größen und Fahrzeugtypen boten die Strände der Danziger Bucht und der Frischen Nehrung im Mai 1945 ein Bild des totalen Chaos. Auch die Schuten von Rewa gehören seither der Vergangenheit an, wie auch die Lommen von Tolkemit und Succase sämtlich in Flammen aufgegangen waren. Erst um 1950 konnten wieder regelmäßige Tourenfahrten zwischen Elbląg und Krynica Morska sowie zwischen Sopot und Hel aufgenommen werden. In den 1960er Jahren gelangten dann dort Motorschiffsneubauten und in den 1970er Jahren aus der Sowjetunion gekaufte Tragflügelboote zum Einsatz. Im Alltag der »Kleinen Fahrt« fiel nach 1950 auf, dass das Schiffspersonal – unter sich – nicht mehr überwiegend kaschubisch sprach, sondern süd- oder ostpolnische Dialekte. Das traf auch für die meisten Bewohner der allenthalben neu erbauten Häuser in den Strandgemeinden zu. Staunen konnte man aber auch, dass am Frischen Haff, in der Umgebung von Kąty Rybacki (Bodenwinkel) sowie im Nogatdelta, um 1960 noch Deutsch gesprochen wurde. Die Erklärung hierfür ist einfach: an einigen Hafenplätzen hatten die örtlichen sowjetischen Militärkommandanten die Vertreibung der alteingesessenen Fischer und Handwerker verhindert, um ihre Truppenversorgung sicherzustellen. Diese Fischer wohnten dort ungehindert bis Anfang der 1970er Jahre. Der weithin bekannte Bootsbauer in Grenzdorf im Nogatdelta vermachte erst 1972 seine komplette Werkstatt dem Danziger Schifffahrtsmuseum. Die Geräte sind in dessen Außenstelle in Hel ausgestellt, zusammen mit Fischerbooten aus Klucken am Lebasee, wo die letzten deutschsprachigen Fischer ebenfalls erst um 1960 umsiedelten.

Das seit Mitte der 1980er Jahre immer deutlicher erkennbare Nachlassen der politischen und militärischen Bindung Polens an die Sowjetunion lockerte auch das Monopol der polnischen staatlichen Planwirtschaft. Die legale Rückkehr zu privatwirtschaftlichen Verhältnissen führte schließlich ab 1990 in der hier behandelten Küstenregion zu erheblichen Veränderungen in der Seewirtschaft und der maritimen Kultur. Wieder wurden sie im Bereich der Infrastruktur am frühesten erkennbar: der Ausbau der Fernverkehrsstraße zur Hel-Halbinsel und die zentrale Wasserversorgung der Küstengemeinden im Dreieck Hel – Władysławowo – Puck gehörten zu den ersten dieser erfreulichen Veränderungen. Aus dem Sektor der Fischerei verschwanden die »Kombinatsbetriebe«; seither gibt es hier wieder die früher übliche Trennung in Kutterreedereien und Verarbeitungsindustrie. Neu in der Flotte der kleinen Fischerboote sind die »Plastik-



Abb. 4-5 Motorisierte Plastik-Fischerboote im Frischen Haff (Kały Rybacki).

wannen« in den Größen von 4 bis 10 m Länge, in vielen Fällen angetrieben von starken Außenbord-Heckmotoren japanischer Herkunft. Ein großer Teil dieser Boote wird seit 1996 in der neuen Werft von Kały Rybacki hergestellt. Die meisten stählernen Fischereifahrzeuge – geschweißt in der Werft von Ustka – bergen in ihren Ruderhäusern alles, was an Bordelektronik zeitgemäß ist, inklusive der neuesten GPS-Instrumente. Fast alle Fahrzeuge des Kleinbetriebes verfügen auch über die ungemein hilfreichen hydraulischen Netzholer mit Gummiwalzen; das Fanggeschirr besteht ausschließlich aus Kunstfaser.

Dies alles wäre sozusagen »Fortschritt pur«, wenn die Fischer diese Gerätschaften in vollem Umfang nutzen könnten. Dem ist jedoch – als eine Folge der auch in Polen geltenden EU-Geset-

ze und Maßregeln sowie anderer Umstände – nicht immer so. Das führte sehr rasch zu der Erkenntnis, dass Küstenfischerei nur noch rentabel bleibt, wenn sich der zweite Teil der Familie mit der (unbezahlten) Sofortverarbeitung des gelandeten Fangs beschäftigt, um danach die fangfrischen Produkte an einem Verkaufsstand oder in einer kleinen familiären Gastwirtschaft zu vermarkten.

Im Sektor der Küstenfahrt bot sich nach der Außerdienststellung von unrentabel gewordenen Fahrzeugen der ehemaligen Staatsreederei oder der Fischkombinate eine Chance für Privatinitiativen in bislang ungenutzten »Nischen«, wie beispielsweise für die »Stundenfahrten in See«, die mancherorts zum zollfreien Verkauf in »Wendeschleifen« jenseits der Hoheitsgewässer führen. Andere neuartige Dienste, für die momentan eine Menge ehemals »volkseigener« Kombinatsskutter umgerüstet werden, bieten deutscher Kundschaft »Seebestattungen in der alten Heimat« an, aber auch Kurztörns mit Gästen, die (quotenfrei) Dorsch angeln und auf der Rückfahrt in den Hafen ungestört Bier trinken möchten.

Seit Beginn der 1990er Jahre begleiten auffällig zeichenhafte Novationen die ökonomischen und kulturellen Veränderungen in allen Orten dieser Küste, und zwar in zweifacher Blickrichtung. Fast alle Neubauten wirken zukunftsweisend: angefangen bei den Hotels und Kurhäusern – wie zum Beispiel in Jastarnia – über die Ferienheime und Privatvillen bis hin zu den Gaststätten, Cafés, Tanzbars und Campingplätzen. Im Bereich der Häfen wird der Trend vom primitiven Fischerbootbollwerk zur Yacht-Marina augenfällig gemacht durch die moderne Ausstattung der Anlagen mit schwimmenden Stegen, mit Bootskranen, Winterliegehallen, Waschgelegenheiten, Toiletten und Kinderspielplätzen, wie beispielsweise in Kały Rybacki und in Kuznica. Im alten Schifferdorf Rewa sorgte der Neubau einer Landungsbrücke dafür, dass dieser Ferienort Anschluss an die Tourenschiffahrt zwischen Gdynia und Hel erhielt. Im Hauptort der Halbinsel werden seit 2006 die mit dem Baderschiff eintreffenden Touristen im kugelförmigen Neubau einer Cafeteria-Verkehrsbüro-Kombination ortskundig gemacht. In Krynica Morska empfängt eine schienenlose Elektro-Straßenbahn die aus Elbląg kommenden Gäste zur Fahrt an den Ostsee-Außenstrand.

Andere Einrichtungen neuen Datums sind für die entgegengesetzte Trendrichtung zuständig, zum Beispiel die Heimatmuseen ebenso wie neue private Präsentationen. Im Fischereimuseum von Jastarnia kann man sich über die lokale Bootsbautradition informieren, und in fast allen Dörfern der Halbinsel stößt man auf nostalgische Hinweiszeichen zur Geschichte des betreffenden Hauses. An einer Stelle ist es eine Vorweisung von Booten samt Netzen im Vorgarten, daneben die Umzäunung mit armdicken Ankerketten. Besonders eindrucksvoll wirkt in Kuznica die Kennzeichnung einer Hausgarten-Ecke durch die Präsentation einer mannshohen Kuttermotor-Kurbelwelle.

Zu dieser bildhaften Traditionspflege gehören – als Selbstverständlichkeit in einer katholisch geprägten Landschaft – auch die Darstellungen in sakraler Umgebung, zum Beispiel die Denkmale für die auf See Gebliebenen oder Christuskreuze an der Hafeneinfahrt. Die Höhepunkte der katholischen Zeremonien an der kaschubischen Küste sind nach wie vor die alljährliche Wallfahrt zum Marienbild von Swarzewo sowie die feierliche Segnung der Schiffsfahrzeuge und ihrer Besatzungen durch den Bischof der Diözese an St. Peter und Paul mitten in der Helabucht.

Kurisches Haff und litauische Strände

Dass es weit hinter der preußischen Dom- und Universitätsstadt Königsberg eine schmale Ostsee-Landzunge gibt, die »Nehrung« genannt wird und aus berghohen Sanddünen besteht, das war in Deutschland spätestens seit den Schilderungen der dramatischen Flucht von Preußens



Links Abb. 6 An der Landspitze von Rewa steht ein geschmiedetes Kreuz als Wegemarke zur neu gebauten Seebrücke (2004). – *Mitte* Abb. 7 Von einem Fischer geschnitztes Kruzifix an der Hafeneinfahrt von Kuznica. – *Rechts* Abb. 8 Kurbelwelle und Schiffspropeller als »Hauszeichen« in Kuznica.

Königin Luise vor den Truppen Napoleons (1806/07) bekannt. Darüber hinaus war jedoch bestenfalls einigen Sprachforschern geläufig, dass die Bewohner dieser Nehrung, ebenso wie die Menschen im Sumpfdelta des Memelstromes, nicht deutsch sprachen. Weitere Fakten dürften kaum das Interesse der Allgemeinheit gefunden haben. Erst 1881, auf der Internationalen Fischerei-Ausstellung zu Berlin, rückte die urtümliche Kultur und Lebensweise der Fischer und Schiffer jener Landschaft ein wenig näher an den Interessenkreis der Öffentlichkeit im »Reich«. 1919 geriet dann, im Zusammenhang mit den Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles, diese periphere Küstenregion in Kontakt mit dem großen Weltgeschehen. Damals wurden zwar Grenzen verändert, doch tangierte das die Volkskultur der Nehringer und der Delta-Bewohner im Grunde nur ganz wenig: Nach wie vor fischte man auf dem Haff und im Strom, und man »reiste nach Tilsit«, wie Sudermann es beschrieben hat. Die Nehringer bewirteten – dreier Sprachen kundig – die seinerzeit noch vereinzelt und später auch nur in geringer Zahl aufkreuzenden Badegäste mit großer Freundlichkeit. Hauptsächlich waren es Künstler, Wissenschaftler und Segelflieger, deren Kurzbesuche das Alltagsleben der Einheimischen jedoch kaum verändert haben dürften. Den Sprachwandel zugunsten des Deutschen beförderten der Schulunterricht, der Marinedienst, die Seefahrt auf Hamburger, Bremer und Danziger Handelsschiffen sowie die Technisierung der Küstenfischerei, von der noch die Rede sein wird. Die formelle Zugehörigkeit des (seit 1924) autonomen »Memelgebiets« hatte wenig Einfluss auf die sprachlichen Verhältnisse. Erst nach 1945 entwickelte sich der heute hörbare Zustand: Litauisch wurde zur allgemeinen Umgangs- und Russisch zur zweiten Staatssprache.

Die Infrastruktur in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg lässt sich, in gebotener Kürze und mit gewisser Vereinfachung, etwa folgendermaßen beschreiben: Auf der Kurischen Nehrung und im Memeldelta gab es außer der einen »preußischen Landstraße erster Ordnung« – zwischen Tilsit und Memel – keine asphaltierten Wege, wie es auch keine Überlandversorgung mit



Abb. 9 Neues Kurhotel in Jastarnia.

Elektrizität und Trinkwasser gab. Lediglich in der Hafenstadt Memel/Klaipeda und in der Landkreisstadt Heydekrug/Šilutė kannte man solchen »Luxus«. Die Hauptverkehrsader des Gebietes war – neben der einen Eisenbahnlinie – der Schifffahrtsweg von Labiau bzw. von Tilsit nach Memel. Auf dieser durch Leuchtfeuer und Betonnung gesicherten Route verkehrten fahrplanmäßig kleine Dampfer und seit den 1930er Jahren dann auch moderne »Salon«-Motorschiffe, während die Frachtguttransporte von den traditionell zweimastig getakelten »Reisekähnen« abgewickelt wurden, solange »offen Wasser« dies zuließ.

Einen bedeutenden Einfluss auf die Regionalstrukturen hatte der Hafenbetrieb in Memel, und das bereits seit Jahrhunderten. Zwar lag diese Stadt, verwaltungsgeografisch gesehen, ganz an der Peripherie Preußens und war – als Umschlagplatz – wesentlich mehr an Kontakten in andere Richtungen interessiert, nämlich nach Litauen, Polen und in die Weiten des Zarenreiches. Doch für den lokalen »Kulturumschlag« in die nächste Umgebung war Memel offenbar seit jeher gut geeignet. Die dabei vermittelnden Kleinhäfen lagen nicht etwa meilenweit entfernt, sondern unmittelbar hinter den Stadttoren bzw. jenseits des Stromes. Dieser Umstand hatte sich gleich zu Beginn der (1924 erklärten) Memelland-Autonomie förderlich bemerkbar gemacht, als die Gründung der Lindenau-Werft, der Ausbau des Hafens für die litauische Marine, zahlreiche Fabrikniederlassungen sowie der damals florierende Spritschmuggel ihren Teil zur Urbanisierung der Nachbargemeinden beitrugen.

Für die Fischerei der Region hatte die Neuzeit bemerkenswert früh begonnen – nämlich 1908 mit der Motorisierung der ersten Fischkutter von Melneraggen und Bommelsvitte, den beiden Fischersiedlungen, die unmittelbar nördlich an das Memeler Hafenterrain grenzen. Fischer aus den Nehrungsdörfern Schwarzort und Preil folgten wenig später diesem Vorbild. Bei den modernen Bootsantrieben handelte es sich um einzylindrige dänische Glühkopfmotoren von 4 bis 8 PS Stärke der Firma Houmøller in Fredrikshavn. Die Motorkutter fischten mit Schleppgeschirr auf der Ostsee. Die technische Neuerung hatte zur Folge, dass am Außenstrand die Segeltakelung der Boote allmählich aus der Mode kam, während im Binnengewässer die Sprietsegel noch jahrzehntelang zum Bild der Keiteltahnflotte gehörten.⁵

Die Anzahl der kleinen Häfen dieses Reviers dürfte wohl seit Jahrhunderten konstant geblieben sein: Wenn der wandernde Dünensand eine Siedlung verschüttet hatte, baute man die Katzen in gebührender Entfernung wieder auf. Es gibt jedoch zwei interessante Ausnahmen: 1867 hatte die vom preußischen Staat privilegierte Bernstein-Förderfirma Stantien & Becker (aus Memel bzw. Königsberg) am Norderende des Nehrungsdorfes Schwarzort ein großes Hafenbecken für ihre im Haff operierenden Dampfbagger, Dampfschlepper und Transportschuten ausgraben lassen, das landseitig von Maschinenwerkstätten, einer Werft sowie von Lagerhallen und Wohngebäuden umgeben wurde. Nach dem Ende der Stantienschen Bernsteinbaggerei (1890) hat man die Häuser – mit Ausnahme der Pförtnerei – abgerissen. Das stille Hafenbecken existiert noch heute und soll zu einer Jacht-Marina umgewandelt werden.

Der andere Anlauf zu einem Hafenbau hat eine interessante politisch-militärische Vorgeschichte. Die 1918 gegründete Republik Litauen besaß in ihren Anfangsjahren keinen völkerrechtlich abgesicherten Zugang zur Ostsee und mithin auch keinen Hafen. Der Strand nördlich des vom Völkerbund verwalteten Memelgebietes gehörte damals noch zu Lettland. In einem Handstreich drängten 1921 litauische Militäreinheiten die lettischen Nachbarn um etwa 20 Kilometer nach Norden zurück, womit man sich das Seebad Palanga und das Fischerdorf Šventoji einverleibte. Während die Genfer Diplomaten noch die Stirn runzelten, beauftragte Litauens Staatspräsident eiligst eine international renommierte Hafenbaufirma mit der Erstellung eines Fischereihafens in der Mündung des Šventoja-Flüsschens. Die Arbeiten erwiesen sich als ungewöhnlich schwierig, da jeder Wintersturm, im Bunde mit der dazu gehörenden Eisblockade, das Geschaffene immer aufs Neue zerstörte. Erst Ende Juli 1932 konnte die festliche Einweihung des Hafens stattfinden. Ein richtiger Umschlagbetrieb hat sich dort jedoch nie entwickelt. 1939, nachdem in Memel die Hakenkreuzfahnen wehten, wurde Šventoji Litauens bescheidene Marinestation – für ein kurzes Jahr, bis zum Einmarsch der Roten Armee. Heute künden nur Reste der Südmole sowie ein langsam verfallendes Bollwerk von Präsident Smetonas kühner Planung. Der Diktator überraschte das litauische Küstenvolk übrigens – in engem Zusammenhang mit seinem maritimen Planungssehnsucht – mit noch einer interessanten zweiten Novation: 1932 hatten die polnischen Schifffahrtsbehörden gemeinsam mit dem regionalen Episkopat die alljährliche Feier eines »Święto Morza« (Tag des Meeres) für Gdynia kreiert. Zwei Jahre später verordnete Präsident Smetona seinem Seevolk eine entsprechende Festivität. Der sechste litauische »Meerestag« wurde dann der letzte, den man in Šventoji noch in freier Fröhlichkeit begehen durfte.

Zu Anfängen eines Seebadebetriebes im heute üblichen Sinne war es in dieser Küstengegend bereits relativ früh gekommen, und zwar – annähernd gleichzeitig – in den 1870er Jahren im nördlichen Nehrungsdorf Schwarzort wie auch im damals russischen Palanga/Polangen, rund 30 km nördlich von Memel. Die aus jener Zeit erhalten gebliebenen Villen und Hotelbauten prägen erstaunlicherweise noch immer beide Ortsbilder. In Palanga gehört dazu auch der imposante Gründungs-Boulevard von 1877. Der 1888 fertiggestellte, mehr als 600 m lange Seesteg brannte leider später ab. Er diente dem jungen Badeort als repräsentatives Bindeglied für die Touren- und Ausflugs-Dampferfahrten nach Libau und Memel. Die machtvoll aufragende katholische Kirche wurde 1907 vollendet. Im Jahr darauf erhielt der »Ort der Sanatorien« sein eigenes Elektrizitätswerk. 1933 schließlich wurde Palanga von Präsident Smetona das Stadtrecht verliehen.

Als Ende Januar 1945 rings um Klaipėda die Waffen schwiegen, stand für die russische Militäradministration der Wiederaufbau des regionalen Fischereibetriebes an erster Stelle der Aufgabenordnung. Die noch im vorangegangenen Herbst vorhandene (verhältnismäßig moderne) Kutterflotte war von den Bootseignern über die Ostsee nach Schleswig-Holstein in Sicherheit gebracht worden, zusammen mit den Schwimmdocks (voller Maschinen und Krane) der Linde-



Abb. 10 Reste der Südmole des Hafens Šventoji.

nau-Werft. Nur Wracks und eine Handvoll ungedeckter Strandboote sowie etwa zwei Dutzend Segelkähne aus den Nehrungsdörfern waren betriebsfähig übrig geblieben. Ein richtiger Neubeginn, das war allen Beteiligten klar, würde mehr erfordern als Bootsreparaturen und eine nur provisorische Küsten- bzw. Haff-Fischerei, noch dazu bei fehlender fabrikmäßiger Verarbeitung in Hafennähe. Damals vernahmen die »Fischer der ersten Stunde« in dieser Region erstmals das Wort »Fischereikolchose« – aus dem Mund der sie überwachenden russischen Funktionäre. Man erklärte den Fischern, dass es sich dabei um industriemäßig organisierte Betriebe für Fang, Verarbeitung und Vermarktung handle, ausgestattet sogar mit betriebeigenen Neubauwohnungen, Schulen und modernen Polikliniken. Die meisten Kolchosen besaßen außerdem einen »Kulturpalast« sowie große Gärtnereien, die in ihren Treibhäusern den ganzen Winter hindurch frisches Obst und Gemüse produzierten. Wer an diesen Worten zweifle, der solle doch selbst auf der Krim oder im Kaukasus nachschauen ...

Im Frühjahr 1946 wurden dann wirklich die ersten Fischereikolchosen in Klaipeda und in Šventoji gegründet. Der Klaipeda-Kolchose oblagen die Kutterfischerei in der Ostsee sowie der Fang (mit Hecktrawlern und Seitenladern) im Atlantik. Die Šventoji-Kolchose sollte für den Außenstrand zuständig sein. Später erfolgten weitere Betriebsgründungen an beiden Haff-Ufern sowie im Nemunas-Delta, da dort die Fischerei noch florierte. In diesen Betrieben arbeiteten Litauer, Nehrungs-Kuren, verbliebene Deutsche sowie »freiwillig« angesiedelte Weißrussen problemlos zusammen.

Die am nördlichen Außenstrand fischenden »Kolchosniki« mussten als erste erfahren, dass auch im Revier der »freien sozialistischen Arbeiter« nicht alle Bäume bis in den Himmel wach-



Abb. 11 Der Strand-Boulevard von Palanga.

sen durften. In Karkle »kassierte« die dort stationierte Grenzpolizei kurzerhand, und ohne den Kolchos-Rat um Erlaubnis zu fragen, den dort seit kaiserlich-deutschen Zeiten existierenden elektrischen Aufzug zwischen Strand und Hochufer. Er hatte dem Transport des in Karkle stationierten Seenotrettungsbootes sowie der in der gemeinsam genutzten Halle einliegenden Strandboote gedient. Die »Grenzer« aber hatten Order »direkt aus Moskau« erhalten, diesen Lift zum Bewegen eines riesigen Suchscheinwerfers zu verwenden ...

Mit der Kolchosengründung auf das Engste verbunden waren die nach 1950 eingeführten technischen Neuerungen im Bereich der Fischerei und des regionalen Hafenbetriebs. Am Ostufer der Nehrung wurden mehrere kleine Fischerhäfen für die dort früher verbotenen Motorfahrzeuge gebaut. Bei diesen Booten handelte es sich um kleine gedeckte Stahlkutter von 8 bis 11 m Länge, die zum Teil in Kaunas, aber auch in Klaipeda hergestellt wurden. Als Antrieb dienten 60 bis 100 PS starke Dieselmotoren, und ausgerüstet waren die Kutter mit den damals als hinreichend angesehenen elektronischen Hilfsgeräten. Die Vier-Mann-Besatzungen stammten aus der Umgebung. Ein Gemisch aus Litauisch und Deutsch war anfangs noch die übliche Bordsprache. In kurzer Zeit hatte sich bei den Kleinkutterfischern eine gute Arbeitsatmosphäre entwickelt, die an frühere Zeiten erinnerte. Diese hielt an, bis in den 1970er Jahren eine ganz andere Entwicklung in die maritime Arbeitswelt einbrach: Auf dem Absatzmarkt zwischen Klaipeda und Vilnius nahm die Nachfrage nach Fischen aus dem Kurischen Haff und vom Nemunas-Delta jäh und rapide ab, denn die gefrosteten Produkte aus den Ozeanen mundeten den Verbrauchern besser als die zwar noch lebendfrisch zappelnden, aber widerlich nach Chemikalien duftenden Fische aus den Stellnetzen und Bügelreusen der einheimischen Kolchosniks. Wohl wurde noch lange Zeit täglich ausgesetzt und eingeholt, doch wer konnte, der kehrte dem Bordbetrieb auf den »Blechbadewannen« den Rücken und versuchte anderswo sein Glück, meist an Bord der Ozeanfänger von Klaipeda oder bei der Frachtschiffahrt, am liebsten aber »auf dem Bau« in nächster Heimatnähe.

Der Badebetrieb war an der litauischen Küste während der Kriegsjahre zum Erliegen gekom-



Abb. 12 Stählerne Haff-Kutter in Dreverna.



Abb. 13 Bügelreusen am Fischer-Arbeitsplatz Juodkrante-Karwaiten.



Abb. 14 Hauptgebäude der ehemaligen Fischereikolchase Nida.

men. Das galt sowohl für die Kurische Nehrung wie auch für die nördlicher gelegenen Strände. Um 1950 begann dann allmählich wieder eine Änderung dieser Situation. In der Mehrzahl waren es wohl Funktionäre aus dem kommunistischen zentralen »Parteiapparat« und »verdiente« Behördenmitarbeiter, die damals in den inzwischen restaurierten, vereinzelt aber auch neu erbauten Hotels und Ferienheimen Erholung suchten. Daneben gab es freilich auch eine Minderheit von Badegästen aus den Kreisen der litauischen Künstler und Wissenschaftler, zum Beispiel Landschaftsfotografen und Maler, aber auch Zoologen und Botaniker. Den Malern waren die berühmten Werke der alten Niddener Künstlerkolonie noch immer ein Ansporn für das eigene Schaffen, und die Ornithologen strebten danach, die Tradition der weltbekannten Nahrungs-Vogelwarte von Rossitten fortzusetzen. Ausländischen Badegästen blieben diese Strände jedoch verschlossen. Den vereinzelt dort noch ansässigen »Alt-Einwohnern« wurden Angehörigenbesuche nur in seltenen Einzelfällen gestattet – selbst als es bereits, ab 1986, eine direkte Fährverbindung zwischen Klaipeda und Sassnitz auf Rügen gab. Diese hatten die Machthaber in Moskau und Berlin allerdings auch nicht aus humanitären Gründen geschaffen, sondern um im Falle eines »Ungehorsams« der polnischen Regierung den strategisch wichtigen Waren- und Militaria-Transfer sicherstellen zu können.

Im Jahr 1990 wurde Litauen wieder ein vollkommen souveräner Staat. Damit begann an der Küste zwischen Nida und Šventoji erneut ein Kulturwandel von großem Ausmaß und erheblicher Bedeutung. Wichtigstes Faktum dürfte dabei wohl sein, dass die Maritimkultur jener baltischen Strandzone heutigentags eigentlich nur noch auf einem tragenden Standbein ruht. Der Weg, der dorthin geführt hat, ist relativ einfach nachzuverfolgen. Die »volkseigenen« Fischereikolchosen, die Staatsreederei sowie die große Werft von Klaipeda wurden schon bald nach der Wende mehr oder minder erfolgreich privatisiert. Was aber wurde aus der Haff- und Strand-



Abb. 15 Strandboote in Klaipeda-Melnrags.



Abb. 16 Das neue Café des Jachtklubs in Juodkrante.



Abb. 17 Baustellen in Preila.

fischerei? In Juodkrante, Nida, Vente, Draverna und Rusne blieb von den dort stationiert gewesenen drei, vier Dutzend Kleinkuttern nur ein Restbestand von etwa zwölf Booten in Fahrt. Die anderen wurden verkauft, vergammeln im Schilf oder wurden zu Passagierfahrzeugen umgerüstet. Den noch standhaltenden Fischern genügt ein Kleinkutter pro Partie zum Setzen und Hieven der Reusen sowie der wenigen noch benutzten Stellnetze. Der eine oder andere Einzel-fischer hat sich für seinen offenen Handkahn einen gebrauchten Außenbordmotor angeschafft. In den meisten Fällen stammen solche »Neuerwerbungen« aus aufgelösten Armeebeständen.

Nahezu alle ehemaligen Kolchosgebäude stehen – wie in Nida, Vente und Draverna – leer, mit offenen Fenstern und vernagelten Türen. Niemand war offenbar in der Lage oder Willens, die zum Verkauf angebotenen Werkstätten, Eisbunker, Räucheröfen, Konserven-Schließmaschinen und Treibstofftanks zu erwerben. Ob Drehbank, Portalkran, Slipanlage oder ein Magazin voll Hunderter nagelneuer Konservenkartons aus der Papierfabrik von Mariampol, niemand zeigte dafür Interesse. Wie sah es mit der von den Außenstehenden stets wärmstens empfohlenen Nebenerwerbstätigkeit aus? Ansätze dazu gab es bereits vor der Privatisierung, beispielsweise in den Delta-Dörfern Minje und Rusne. Die einen versuchten es mit Fischzucht, die anderen mit der Fabrikation von Trockenfutter-Pellets aus dem Heu der saftigen Delta-Wiesen. Doch solange das Grundübel der am Oberlauf noch immer weitgehend fehlenden Fabrikkläranlagen nicht restlos beseitigt wird, schwebt über allen diesen Projekten der Duft der Chemie-Kloaken.

Ein einziges beachtenswertes Novum ist die Aufnahme der Fahrgastschiffahrt auf der Basis von dazu umgerüsteten Kleinkuttern. Dafür genügte die Montage einer Reling, von zwei Reihen Sitzbänken und eines Tisches auf der Back. Nach dem Hissen einer Wimpelkette zwischen Steven und Mast geht es dann auf »Stundenfahrt ins Memeldelta«, mit Erläuterungen auf Deutsch oder Englisch.

Zum Bild der Gegenwarts-Maritimkultur gehört schließlich noch, dass am Nehrungsufer, an einigen nicht allzu öffentlichen Stellen, Fußpfade ins Schilf gekarrt wurden, die zu Stegen füh-



Abb. 18 Für Badegast-Touren umgebauter Haffkutter in Dreverna.

ren, an denen die Ruderboote der »Sozialfischer« festmachen dürfen. Die Boote, mit denen man bei »offenem Wasser« täglich mit der Rute auf Fang geht, gehören zur »Arbeitslosen-Flotte« von Klaipeda. Im Winter setzt man die Köder in Eis-Bohrlöcher, und es wird erzählt, dass man von der Brücke der einlaufenden Frachter oder Fähren aus vor lauter »schwarzen Punkten« kaum die Eisdecke entdecken könne.

Am Ostsee-Außenstrand, am hafenlosen Gestade zwischen Melnrags und Šventoji, verblieb ebenfalls nur noch ein karger Rest von jeweils zwei, drei privaten Bootspartien, denen ein gemeinsam benutzter Geräteschuppen und eine sozusagen »kollektive« Bootswinde gehören. Motorisiert sind diese offenen Plastikboote entweder mit ausrangierten Traktor-Dieseln oder mit Außenbordmotoren aus ehemaligem Armeebestand.

Dieser nahezu totalen Rückentwicklung der Küstenfischerei steht die schier unglaubliche Expansion im anderen maritimen Kultursektor gegenüber, dem Bereich von Seebadebetrieb und modernem Wassertourismus. Schon 1996 hatte der Autor eines deutschsprachigen Nahrungsbuches davor gewarnt, dass diese herrliche und einzigartige Küste *ein zweites Sylt* werden könnte: *gefährliche Ansätze dazu sind bereits erkennbar.*⁶ 2006 ist diese Befürchtung schon weitgehend Realität geworden, und zwar mit Gültigkeit über das Haff hinweg bis nach Minija und Rusne im Delta. Selbst der Nordstrand bleibt nicht verschont: An seinem äußersten Ende wird der Einreisende in den Šventoji-Dünen von einer Werbetafel mit Texten und Bildern

Abb. 19 Werbung für »Stundenfahrten auf dem Kurischen Haff« in Juodkrante.



begrüßt, die zur Ausübung von Tauchsport, Windsurfing und Brandungsangeln animieren sollten. Wenige Kilometer weiter kann man auf dem »International Flugplatz der Region« in Muße die Herkunftsschilder der geparkten Luxuskarossen studieren, und kurz dahinter wird man vom Pumpenrhythmus einer eben erschlossenen Ölbohrstelle empfangen. Notgedrungen enden diese »Ansätze« dann vor der russischen Grenze bei Nida – im losen Sand der majestätischen Dünenberge. Der vorläufige Höhepunkt der Urban-Entwicklung dürfte momentan in Preila liegen: das ehemals als ganz besonders idyllisch gerühmte Fischerdorf präsentiert sich derzeit als Großbaustelle für luxuriöse Villen und Ferienheime.

Nichts gegen die aner kennenswerten infrastrukturellen Leistungen beim Straßenbau und bei der Anlage von Radfahrwegen, bei der Elektrifizierung und der Schaffung von Fernwärme- und Kanalisationsleitungen, auch nichts gegen die Gründung immer neuer »Bernsteinmuseen« und »Kurenwimpelwerkstätten« oder gegen die Krönung der einen oder anderen Jacht-Marina durch ein sehr vornehmes Club-Café, aber bei dem Gedanken an die fernere Zukunft dieser herrlichen Gegend kann einem doch schon bange werden.

Anmerkungen:

- 1 Zur Geschichte von Gdynia vgl. Wolfgang Rudolph: Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte. Oldenburg 1980, S. 171-176.
- 2 Jerzy Litwin: Polskie szkatelnictwo ludowe XX wieku. Gdańsk 1995.
- 3 Siegfried Fornaçon und Gerhard Salemke: Lommen und Buxer. Volkstümliche Schiffe in Ost- und Westpreußen. Brielon 1988, S. 140.
- 4 L. Wende: Fischerleben auf der Frischen Nehrung. In: Wanderer durch Ost- und Westpreußen 4, 1907, S. 3-7; Theodor Schautes: Sozialhygienische Untersuchungen auf der Frischen Nehrung. Diss. Königsberg 1938.

- 5 Werner Jaeger: *Der Kurische Reisekahn MARIA*. Bielfeld 1995; Richard Pietsch: *Fischerleben auf der Kurischen Nehrung*. Berlin 1982.
 6 Albrecht Leuteritz: *Die Kurische Nehrung*. Husum 1996, S. 284.

Alle Gegenwartsdaten und -beobachtungen basieren auf dem Material der maritim-volkskundlichen Feldforschung in den Jahren 2005 und 2006, an denen Edmund Kamiński, Alan Hjorth Rasmussen und der Verfasser teilgenommen haben. Die Ergebnisse aus Lettland und Estland werden im Band 30 des DSA veröffentlicht.

The Development of the Maritime Culture on the Southern and Eastern Coast of the Baltic (1920-2000) – Part I

Summary

This article presents the results of current ethnographic field research carried out in the years 2005 to 2007 by a group of Danish, Polish and German scientists. Their activities focus on important changes in the maritime culture of the southern and eastern regions of the Baltic Sea. Part I discusses the fundamental features of cultural renewal in Poland (Gdansk Bay, Vistula Lagoon) and Lithuania (Courland Lagoon, northern coast) in the period between 1920 and 2000. The treatment of each region is structured according to period.

The results of the research carried out in Latvia, Estonia and Russia will follow in the second part. Within the framework of the field research, observations on ethnical aspects and infrastructures are being recorded, as well as on coastal fishing, coastal shipping, harbour operations and seaside resorts (tourism). Part II will also comprise an overall assessment of the research results.

Changements culturels sur les côtes sud et est de la Baltique (1920-2000) – 1^{ère} partie

Résumé

Dans l'article présent sont publiés les résultats de recherches scientifiques qui furent menées sur le terrain par un groupe d'ethnologues danois, polonais et allemands, concernant les changements importants que la culture maritime dans la région sud et est de la Baltique a subis. La première partie – articulée de façon périodique – se rapporte aux traits caractérisant les innovations culturelles en Pologne (baie de Dansk, lagune de la Vistule) et en Lituanie (lagune de Courlande, région côtière plus au nord), entre 1920 et 2000. Dans la seconde partie suivront les résultats des recherches effectuées en Lettonie, Estonie et Russie. Les questions ethniques, ou relatives à l'infrastructure, ainsi que celles des domaines de la pêche au cabotage, du cabotage, des activités portuaires et du tourisme, autant dans les stations balnéaires que le tourisme maritime, y seront abordées.